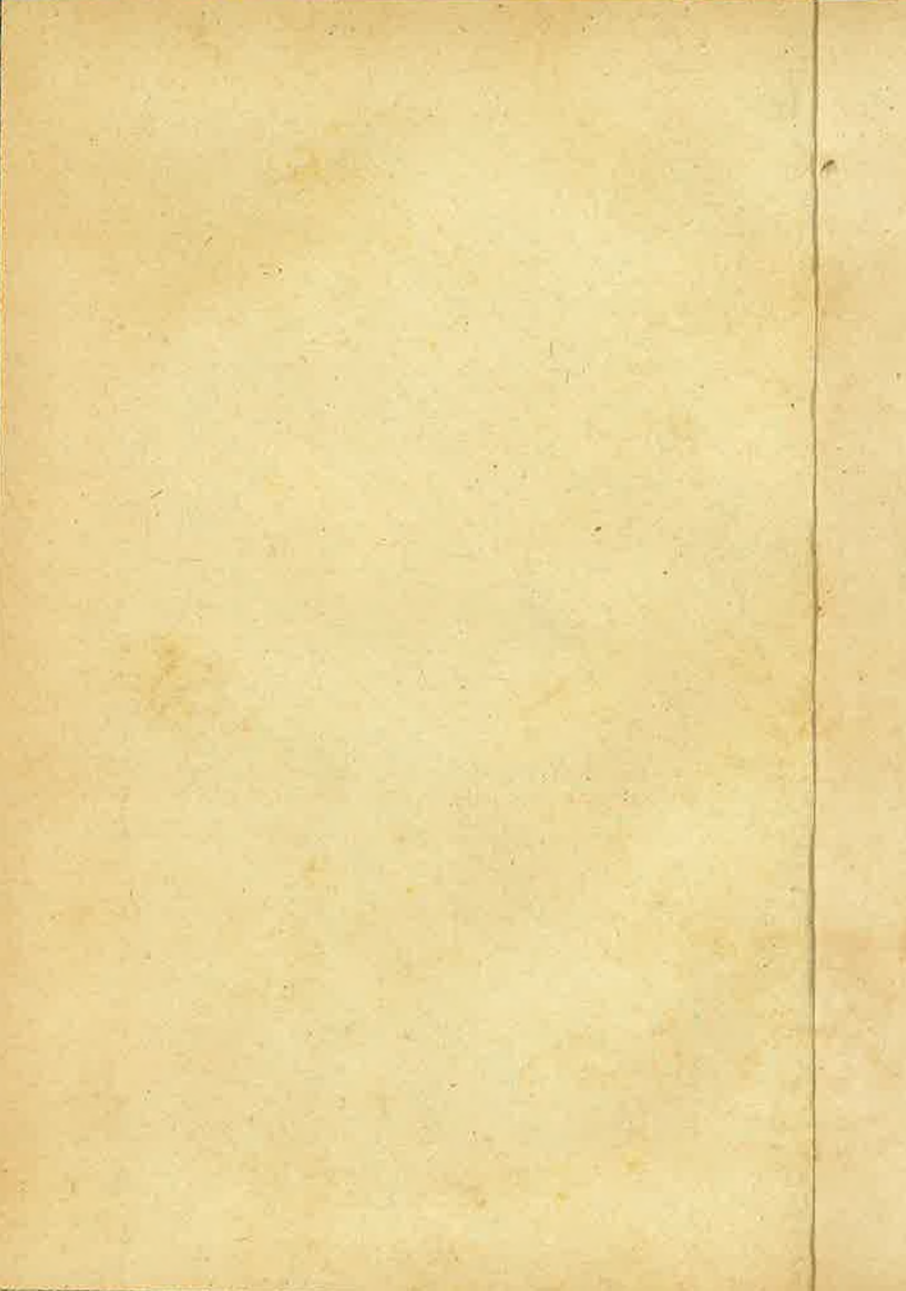


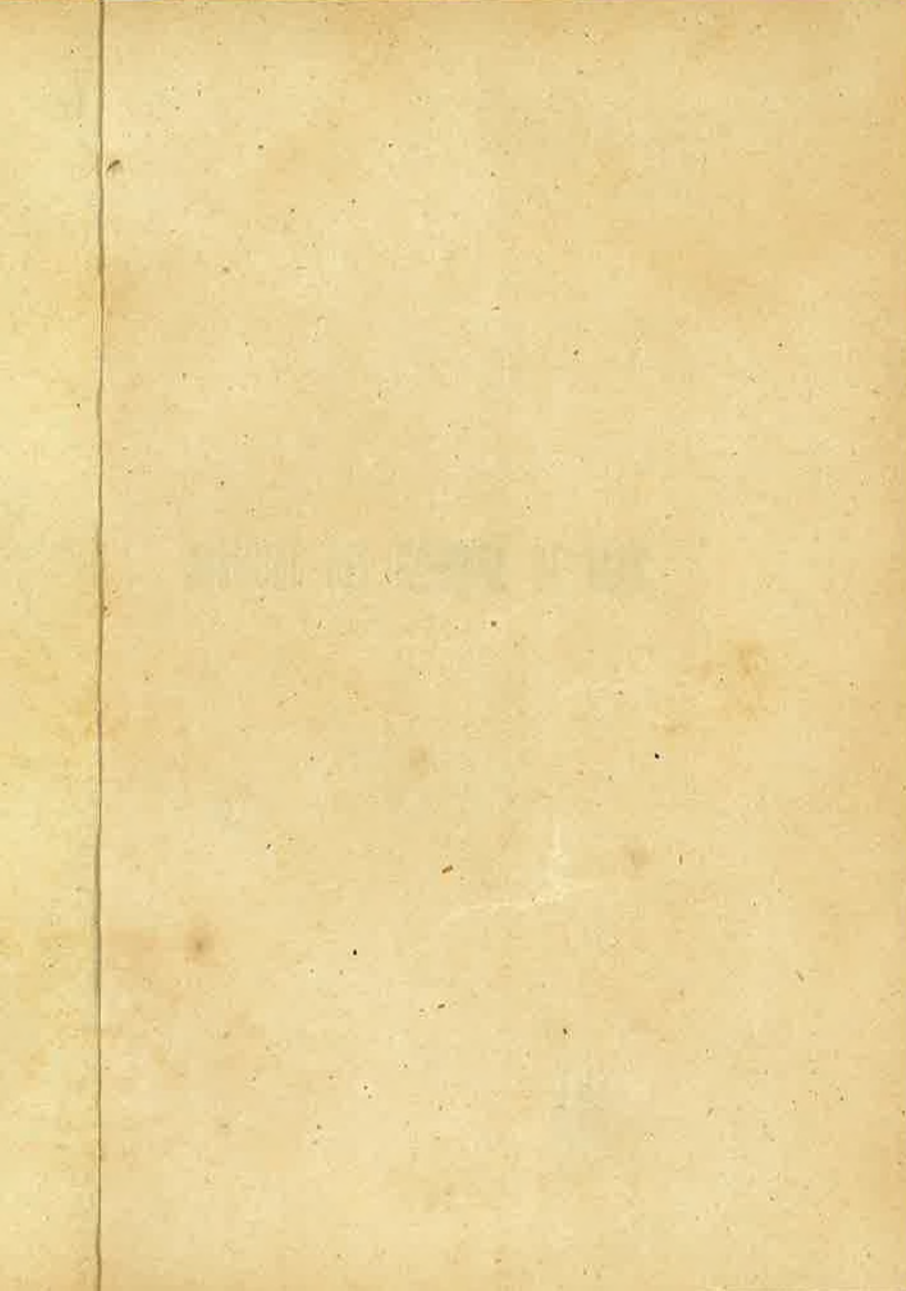
MANUAL
DEL
HOMBRE DE MAR

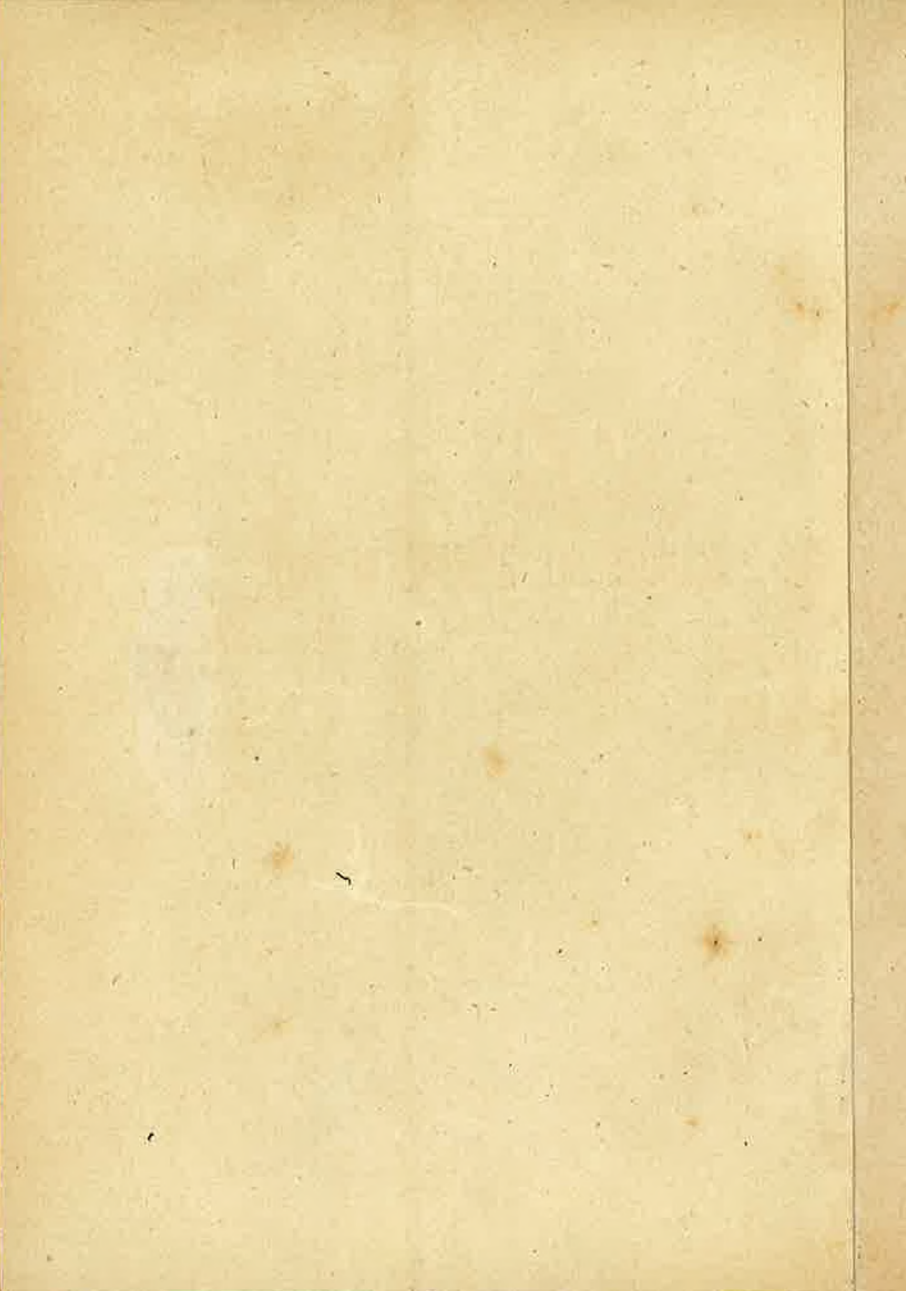
COMPANÍA TRASATLÁNTICA











MANUAL DEL HOMBRE DE MAR.

Cia. Transatlântica

MANUAL

DEL

HOMBRE DE MAR

POR EL TENIENTE DE NAVIO

D. MANUEL GODINEZ Y MIHURA.



HABANA

IMP. Y PAPELERIA DE RUIZ HNO., SAN IGNACIO 15

1891



2.16.493



MUSEO MARÍTIMO
BIBLIOTECA

MANUEL

HOMBRE DE MAR

G. MANUEL GONZÁLEZ Y MINOJA



BARCELONA

1891



INDICE.

	PAGINAS
Capítulo I. Despacho de buques.....	1
„ II. Tripulantes de los buques.—Con- tratas.....	2
„ III. Facultades y obligaciones de los Capitanes de buques.....	12
„ IV. Desertores de los buques mer- cantes.....	15
„ V. De la obligacion de los inscritos de concurrir al servicio de la marina.....	17
„ VI. Reservas de marinería.—Matri- monios.....	20
„ VII. De los Prófugos.....	20
„ VIII. Disposiciones penales.....	22
„ IX. Regla para la forma en que de- ben efectuarse las redenciones del servicio.....	28
„ X. Apuntes sobre la estiva de los buques.....	30
„ XI. Instrucciones para salvar á los que están ahogándose.....	32
„ XII. Material de salvamento que de- ben llevar los buques mercan- tes españoles.....	35
„ XIII. Pronósticos del tiempo.....	39
„ XIV. Banderas de matricula.....	41
„ XV. Certificado de libertad del ser- vicio militar.....	46

DOS PALABRAS.

USENTE muchas veces de su país el hombre de mar, sin tener á su lado personas que puedan guiar sus actos en las diversas vicisitudes por que generalmente atraviesa, y aun haciendo sus ordinarias navegaciones entre puertos españoles, necesita más que otra alguna quizás, un libro que sirviéndole de consejero, lo ilustre acerca de sus más precisas obligaciones y derechos, evitándole así la comisión de faltas en que por ignorancia de éstos, se halla expuesto á incurrir.

He creído, si no indispensable, conveniente al menos, agregar á la parte legislativa de que se compone este libro, algunos Capítulos, que si bien son ajenos á la misma, versan sobre mate-

rias que no está demás el conocer, y aunque incompleto, tal es el modestísimo trabajo que presento á la pública consideración, á la de mis compañeros por si en algún caso pudieran utilizar estos apuntes y muy en particular á la de la honrosa clase á quién vá encomendado.

Habana, Enero 26 de 1891.

El Autor.

MANUAL

DEL

HOMBRE DE MAR.

CAPITULO PRIMERO.

Despacho de buques.

1.

Las Autoridades de Marina de los puertos, deben asegurarse antes de la salida de los buques mercantés, de que la marinería lleva formulados sus contratos en la forma conveniente y está enterada y conforme con su contenido: (!) que cada uno va provisto de sus cédulas personal y de inscripción, y si el buque va despachado para puntos no españoles de Ultramar, de que aquellos cuyas edades estén comprendidas entre los límites que fije la ley de reclutamiento militar que á la sazón rija, van provistos del certificado de libertad, cuyo modelo se acompaña al final de esta obra, procediendo en caso contrario á subsanar las omisiones que hallare en este punto.

Reglamento de Navegación Mercante.

(1) Por Rs. Os. de 27 de Marzo de 1858, 21 de Enero de 1862, y otras, se previene que en lo sucesivo, no se despache ningún buque por las Comandancias y Ayudantías de Marina, sin que ántes se haya cumplimentado lo dispuesto en el Código de Comercio sobre contratas entre Capitanes y equipajes.

Cuidarán así mismo las Autoridades de Marina de los puertos de que los buques que se despachen para Ultramar ó vice-versa, lleven un médico de dotación cuando el número de tripulantes de Capitán ó paje exceda de 40 ó sea mayor de 60 el total de tripulantes y pasajeros, y Capellán, cuando esta totalidad exceda de 100.

Los Capitanes y Comandantes Generales de los Departamentos y Apostaderos, podrán autorizar á los Comandantes de Marina para que dispensen á los buques dichos de llevar Capellán cuando no los haya disponibles en la localidad, pero nunca de médico.

Cuaderno de Navegación Mercante y R. O. de 20 de Enero de 1887.

CAPITULO II.

Tripulantes de los buques.—Contratas.

1.

Se entiende por *dotación* de un buque, el conjunto de todos los individuos embarcados de Capitán á paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicio, y por lo tanto estarán comprendidos en la *dotación*, la tripulación, los pilotos, maquinistas, fogoneros y demás cargos de abordó no especificados; pero no lo estarán los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte.

Art. 618 del Código de Comercio.

2

Las contratas que el Capitan celebre con los individuos de la tripulación y demás que componen la dotación del buque, deberán constar por escrito en el libro de contabilidad del mismo, sin intervención de Notario ó Escribano firmadas por los otorgantes y visadas por la Autoridad de Marina si se extienden en los dominios

españoles ó por los Cónsules ó Agentes Consulares de España si se verifican en el extranjero; bien entendido que sin la sanción de dichos funcionarios no tendrán valor estos documentos (1.)

Ordenanzas de Mátrículas, art. 25, tít. X y art. 634 del Código de Comercio.

3.

En las contratas á que se hace referencia en el párrafo anterior, se enumerarán todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiriera, cuidando las autoridades que las intervengan y á cuya presencia ha de leerseles á los interesados que las obligaciones y derechos de unos y otros se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas y reclamaciones. El Capitán cuidará de leerles los artículos del Código de Comercio que les conciernen, haciendo expresión de la lectura en el mismo documento. (2) (3).

Art. 634 del Código de Comercio y R. O. de 12 de Febrero de 1872.

4

Cada individuo de la tripulación podrá exigir al Capitán una copia, firmada por éste de la contrata y de la liquidación de sus haberes tales como resulten en el libro de contabilidad.

(1) Véase lo dicho en el artículo 6º del Capítulo IV sobre los tripulantes que abandonan su buque, fundándose en la nulidad de las contratas.

(2) A los que se embarquen para la América del Sur, se les expresará en las contratas, el salario que han de ganar en pesos fuertes ó pesetas y que de no haber moneda española en aquellos países, les serán satisfechos sus haberes en libras esterlinas á razón de 25 pesetas libra.

R. O. de 28 de Julio de 1880.

(3) En el caso de que un marinero no supiese firmar, lo hará á su nombre otro de su mismo buque, y á fin de que nunca pueda alegarse ignorancia, cuidarán las Autoridades que intervengan estos contratos de consignar en ellos, que leído á presencia de los interesados manifestaron estar conformes.

R. O. de 12 de Febrero de 1872.

Teniendo este libro los requisitos prevenidos, y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará fé en las cuestiones que ocurran entre el capitán y la tripulación, sobre las contratas extendidas en él y las cantidades entregadas á cuenta de las mismas.

Art. 634 del Código de Comercio.

5.

El hombre de mar contratado para servir en un buque, no podrá rescindir su empeño, ni dejar de cumplirlo, sino por impedimento legítimo que le hubiere sobrevenido.

Tampoco podrá pasar del servicio de un buque al de otro sin obtener permiso escrito del capitán de aquel en que estuviere.

Si, no habiendo obtenido esta licencia, el hombre de mar contratado en un buque, se encontrare en otro, será nulo el segundo contrato, y el capitán podrá elegir entre obligarle á cumplir el servicio á que primeramente se hubiera obligado, ó buscar á expensas de aquél quien le sustituya.

Además, perderá los salarios que hubiere devengado en su primer empeño, á beneficio del buque en que estaba contratado.

El capitán que, sabiendo que el hombre de mar está al servicio de otro buque le hubiere nuevamente contratado sin exigirle el permiso de que tratan los párrafos anteriores, responderá subsidiariamente al del buque á que primero pertenecía el hombre de mar por la parte que este no pudiera satisfacer, de la indemnización de que trata el punto tercero de este artículo.

Art. 635 del Código de Comercio.

6.

No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta

la terminación del viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula.

Art. 636 del Código de Comercio,

7.

El capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata, sino por justa causa, reputándose tal cualquiera de las siguientes:

1º Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque.

2º Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio.

3º Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar.

4º Embriaguez habitual.

5º Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado salvo lo dispuesto en el artículo 14 de este Capítulo.

6º La desertión.

Podrá, no obstante, el Capitán, antes de emprender el viaje, y sin esperar razón alguna, rehusar que vaya a bordo el hombre de mar que hubiese ajustado, y dejarlo en tierra, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si hiciese servicio.

Esta indemnización saldrá de la masa de los fondos del buque, si el Capitán hubiera obrado por motivos de prudencia y en interés de la seguridad y buen servicio de aquél. No siendo así será del cargo particular del Capitán.

Comenzada la navegación, durante ésta y hasta concluido el viaje, no podrá el Capitán abandonar á hombre alguno de su tripulación en tierra ni en mar, á menos de que, como reo de algún delito, proceda su prisión y entrega á la Autoridad de Marina ó Cónsul, en el primer puerto de arribada, caso para el Capitán obligatorio.

Art. 637 del Código de Comercio,

Si contratada la tripulación, se revocare el viaje por voluntad del naviero ó de los fletadores antes ó después de haberse hecho el buque á la mar, ó se diere al buque por igual causa distinto destino de aquel que estaba determinado en el ajuste de la tripulación, será esta indemnizada por la rescisión del contrato, según los casos á saber:

1º Si la revocación del viaje se acordase antes de salir el buque del puerto, se dará á cada uno de los hombres de mar ajustados una mesada de sus respectivos salarios, además del que les corresponda recibir, con arreglo á sus contratos por el servicio prestado en el buque hasta la fecha de la revocación.

2º Si el ajuste hubiera sido por una cantidad alzada por todo el viaje, se graduará lo que corresponda á dicha mesada y dietas, prorrateándolas en los días que por aproximación debiera aquel durar, á juicio de peritos, en la forma establecida por la Ley de Enjuiciamiento Civil; y si el viaje proyectado fuere de tan corta duración que se calculase aproximadamente de un mes, la indemnización se fijará en 15 días, descontando en todos los casos las sumas anticipadas.

3º Si la revocación ocurriese habiendo salido el buque á la mar, los hombres ajustados en una cantidad alzada por el viaje, devengarán íntegro el salario que se les hubiere ofrecido, como si el viaje hubiese terminado; y los ajustados por meses percibirán el haber correspondiente al tiempo que estuvieren embarcados y al que necesiten para llegar al puerto, término del viaje; debiendo además el Capitán proporcionar á unos y á otros pasaje para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición del buque, según les conviniera.

4º Si el naviero ó los fletantes del buque dieran á éste, destino diferente del que estaba determinado en el ajuste, y los individuos de la tripulación no prestaren su

conformidad, se les abonará por indemnización, la mitad de lo establecido en el caso 1º, además de lo que se les adeudare por la parte de haber mensual correspondiente á los días transcurridos de sus ajustes.

Si aceptaren la alteración, y el viaje, por la mayor distancia ó por otras circunstancias, diere lugar á un aumento de retribución, se regulará ésta privadamente, ó por amigables componedores en caso de discordia. Cuando el viaje se limite á punto más cercano, no podrá por ello hacerse baja alguna del salario convenido.

Si la revocación ó alteración del viaje procediere de los cargadores ó fletadores, el naviero tendrá derecho á reclamarles la indemnización que corresponda en justicia

Artículo 638 del Código de Comercio.

9

Si la revocación del viaje procediere de justa causa independiente de la voluntad del naviero y cargadores, y el buque hubiere salido de puerto, los individuos de la tripulación no tendrán otro derecho que el de cobrar los salarios devengados hasta el día en que se hizo la revocación.

Art. 639 del Código de Comercio.

10

Serán causas justas para la revocación del viaje:

1º La declaración de guerra ó interdicción del comercio con la Potencia á cuyo territorio hubiera de dirigirse el buque.

2º El estado de bloqueo del puerto de su destino, ó peste que sobreviniere después del ajuste.

3º La prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros que compongan el cargamento del buque.

4º La detención ó embargo del mismo por orden

del Gobierno, ó por otra causa independiente de la voluntad del naviero.

5º La inhabilitación del buque para navegar.

Artículo 640 del Código de Comercio

11.

Sí, despues de emprendido el viaje, ocurre alguna de las tres primeras causas espresadas en el artº anterior, serán pagados los hombres de mar en el puerto á donde el Capitan creyere conveniente arribar en beneficio del buque y cargamento, según el tiempo que hayan servido en él; pero si el buque hubiese de continuar su viaje, podrán el Capitan y la tripulación exigirse mutuamente el cumplimiento del contrato.

En el caso de ocurrir la causa cuarta, se continuará pagando á la tripulación la mitad de su haber, si el ajuste hubiera sido por meses; pero si la detención excediere de tres, quedará rescindido el empeño, abonando á los tripulantes la cantidad que les habría correspondido percibir, según su contrato, concluido el viaje. Y si el ajuste hubiere sido por un tanto el viaje, deberá cumplirse el contrato en los términos convenidos.

En el caso quinto, la tripulación no tendrá más derecho que el de cobrar los salarios devengados; más si la inhabilitación del buque procediere de descuido ó impericia del Capitan, del maquinista ó del piloto, indemnizarán á la tripulación de los perjuicios sufridos, salva siempre la responsabilidad criminal á que hubiere lugar.

Art. 641 del Código de Comercio.

12

Navegando la tripulación á la parte, no tendrá derecho, por causa de revocación, demora ó mayor extensión del viaje, más que á la parte proporcional que le corresponda en la indemnización que hagan al fondo común del buque las personas responsables de aquellas ocurrencias,

Art. 642 del Código de Comercio,

13

Si el buque y su carga se perdieren totalmente por apresamiento ó naufragio, quedará estinguido todo derecho así por parte de la tripulación para reclamar salario alguno, como por la del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas.

Si se salvare alguna parte del buque ó del cargamento, ó de uno y otro, la tripulación ajustada á sueldo incluso el capitán, conservará su derecho sobre el salvamento hasta donde alcancen, así los restos del buque como el importe de los fletes de la carga salvada; más los marineros que naveguen á la parte del flete, no tendrán derecho alguno sobre el salvamento del casco, sino sobre la parte del flete salvado. Si hubieran trabajado para recoger los restos del buque náufragó, se les abonará sobre el valor de lo salvado una gratificación proporcionada á los esfuerzos hechos y á los riesgos arrostrados para conseguir el salvamento.

Art. 643 del Código de Comercio.

14

El hombre de mar que enfermase, no perderá su derecho al salario durante la navegación, á no proceder la enfermedad de un acto suyo culpable. De todos modos, se suplirá del fondo común el gasto de la asistencia y curación, á calidad de reintegro.

Si la dolencia procediere de herida recibida en servicio ó defensa del buque, el hombre de mar será asistido y curado por cuenta del fondo común, deduciéndose ante todo de los productos del flete los gastos de asistencia y curación.

Art. 644 del Código de Comercio.

15

Si el hombre de mar muriere durante la navegación, se abonará á sus herederos lo ganado y no percibi-

do de su haber, según su ajuste y la ocasión de su muerte á saber:

Si hubiere fallecido de muerte natural y estuviere ajustado á sueldo, se le abonará lo devengado hasta el día de su fallecimiento.

Si el ajuste hubiere sido á un tanto por viaje, le corresponderá la mitad de lo devengado, si el hombre de mar falleció en la travesía á la ida; y el todo, si navegando á la vuelta.

Y si el ajuste hubiere sido á la parte y la muerte hubiere ocurrido despues de emprendido el viaje, se abonará á los herederos toda la parte correspondiente al hombre de mar; pero habiendo éste fallecido ántes de salir el buque del puerto, no tendrán los herederos derecho á reclamación alguna.

Si la muerte hubiere ocurrido en defensa del buque, el hombre de mar será considerado vivo, y se abonará á sus herederos, concluido el viaje, la totalidad de los salarios ó la parte íntegra de utilidades que le correspondieren, como á los demás de su clase.

En igual forma se considerará presente al hombre de mar apresado defendiendo el buque, para gozar de los mismos beneficios que los demás, pero habiéndolo sido por descuido ú otro accidente sin relación con el servicio sólo percibirá los salarios devengados hasta el día de su apresamiento.

Art. 645 del Código de Comercio.

16

El buque con sus máquinas, aparejo, pertrechos y fletes, estarán afectos á la responsabilidad de los salarios devengados por la tripulación ajustada á sueldo ó por viaje, debiéndose hacer la liquidación y pago en el intermedio de una expedición á otra.

Emprendida una nueva expedición, perderán la preferencia los créditos de aquella clase procedentes de la anterior.

Art. 646 del Código de Comercio,

17

Los oficiales y la tripulación del buque quedarán libres de todo compromiso, si lo estiman oportuno, en los casos siguientes:

1º Si antes de comenzar el viaje intentare el Capitán variarlo, ó si sobreviniese una guerra marítima con la Nación á donde el buque estaba destinado.

2º Si sobreviniere y se declarase oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino.

3º Si el buque cambiase de propietario ó de Capitán.

Art. 647 del Código de Comercio.

18

Todo marinero que muere ejecutando una manobra ordenada por su Capitán ó Patrón, muere en defensa de la nave; y en tal concepto se halla comprendido en el artículo 15 de este mismo Capítulo.

R. O. de 27 de Marzo de 1868.

19

Los Capitanes y tripulantes de todo buque podrán reclamar el auxilio del Médico de las Comandancias de Marina para atestiguar la anulación de un contrato por enfermedad, abonándole por tal concepto una peseta por el documento que expida y lo justifique.

R. O. de 19 de Enero de 1885.

20

REPATRIACIÓN.—(1) Los Capitanes de puerto, no autorizarán el embarco de marineros españoles en buques extranjeros sin previo contrato escrito sobre las cláusulas

(1) Con el fin de garantizar la repatriación de los tripulantes españoles, y á los efectos que previenen los artículos 26 y 27 de la Ley vigente de reclutamiento y reemplazo, se dispone por R. O. de 17 de Mayo de 1886, la observancia del artículo 133, trat. VI, tit. VII de las Ordenanzas de la Armada, que determina, sea multado con 300 pesos sencillos, todo Capitán de buque á quien falta de su rol un individuo de marinería al regreso de Amé-

de su regreso, autorizado por el Cónsul respectivo que garantice su cumplimiento, y bajo cuyo documento puedan exigirlo nuestros Cónsules; debiendo estos funcionarios, dar conocimiento circunstanciado del nombre y matrícula de los individuos abandonados, con expresión del puerto y buque donde se embarcaron á fin de poderle exigir la responsabilidad á quien corresponda.

Rs. Os. de 13 de Enero de 1858 y 17 de Mayo de 1886.

CAPÍTULO III.

Facultades y obligaciones de los Capitanes de buques.

1

Serán inherentes al cargo de Capitán ó Patrón de buque las facultades siguientes:

1º Nombrar ó contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa.

2º Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiese recibido del naviero.

3º Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero ó consignatario, obrando conforme á las instrucciones recibidas, y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario.

4º Tomar todas las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado, com-

rica, sometiéndose su cumplimiento á los Capitanes de puerto, salvo pacto en contrario en los viajes á las Indias orientales y occidentales.

Nota.—Los artículos 26 y 27 de la Ley de reclutamiento y reemplazo que se citan en la anterior llamada, van insertos en el Capítulo V, con los números 5 y 6.

prando al efecto lo que fuere necesario, siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero.

5º Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisos para que puedan continuar y concluir su viaje; pero si llegase á un punto donde hubiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.

6º *Imponer con sujeción á las contratas que haya celebrado y estando abordo las penas correccionales que correspondan á los que dejen de cumplir sus órdenes ó cometan faltas sencillas de disciplina, haciendo constar el hecho en el diario de navegación por nota que firmará el Capitán y dos testigos.*

Art. 610 del Código de Comercio y R. O. de 1º de Julio de 1864.

2

Siempre que se cometa algún delito á bordo en la mar, se procederá por el Capitán, asistido de uno de los oficiales de la nave en calidad de escribano á la instrucción sumaria del hecho, en la forma militar, tomando declaración jurada á los testigos, que la firmarán.

Los que resulten reos ó complicados serán así mismo examinados, pero sin la solemnidad del juramento.

Si la seguridad ó tranquilidad del buque lo exigiere, se podrá poner en arresto á los culpables, cuyo estado de libertad pudiera ser perjudicial.

A la llegada á puerto, se entregarán los sumariados con las actuaciones, á la Autoridad de Marina del punto, ó al Cónsul si fuere en país extranjero, haciendo constar lo ocurrido y las providencias que se adopten en el diario de navegación.

El Comandante de Marina ó Ayudante de distrito, continuará las actuaciones ó procederá según corresponda atendida la naturaleza de los hechos, y el Agente consular remitirá las diligencias con los causantes al

Comandante de Marina del primer puerto para donde el buque salga. (1)

3

Podrá el Capitán de un buque, componer su tripulación con el número de hombres que considere conveniente y á falta de marineros españoles embarcar extranjeros avecindados en el país sin que su número exceda de la quinta parte de aquella; y cuando en puertos extranjeros, no encuentre suficiente número de tripulantes nacionales, podrá completar la tripulación con extranjeros, mediando siempre la anuencia del Cónsul; pero en este segundo extremo, solo se autorizarán las contratas hasta el primer punto de nuestro territorio á que deba llegar el buque, y si con esta restricción no se encontrasen tripulantes, deberá ser á perjuicio del consignatario ó capitán según los casos, pues en el primer puerto de escala español, deberán precisamente embarcar los compatriotas que correspondan, siendo responsable el dicho capitán á la indemnización ó pasaje de vuelta á su país de los extranjeros que sobrasen del cupo reglamentario, cuando por su parte no cumpla con estas prescripciones. (1)

Cuaderno de Navegación Mercante. Art. 24, Real Orden de 25 de Enero de 1886 y art. 634 del Código de Comercio.

(1) Los Capitanes de los buques deben entender que su misión en este punto es puramente preventiva, pues que careciendo de atribuciones judiciales propias, obran únicamente como auxiliares delegados de la Autoridad de Marina, debiendo limitarse por lo tanto á instruir las diligencias necesarias para hacer constar la existencia del delito y el grado de culpabilidad de los presuntos autores; procurando siempre obrar con imparcialidad y sin ejercer coacción en las declaraciones sobre los que se sospeche han de resultar reos, y evacuando todas las citas que estos hagan, á fin de que la sumaria se halle tan completa como sea posible, cuando haya de entregarse á la Autoridad competente; en el concepto de que, tanto por extralimitación de estas facultades como por omisión ó descuido, se le exigirá la responsabilidad á que se hayan hecho acreedores.

NOTA.- Por la índole especial de esta obra, solo se consignan aquí las facultades y obligaciones de los Capitanes y Patrones de los buques relativas á las dotaciones de los mismos.

CAPITULO IV.

Desertores de los buques mercantes.**1**

Todo aquel que hallándose inscrito en el rol de navegación como marinero y tripulante de un buque, abandona este, comete una falta que se llama deserción.

Informe del Tribunal Supremo de Guerra y Marina de 22 de Febrero de 1864.

2

Los desertores de un buque mercante, ó los que se quedaren en tierra á su salida de puerto, sufrirán una campaña de 6 meses de castigo, y cuando la deserción tenga lugar en puertos extranjeros de Europa, serán sentenciados á dos campañas extraordinarias y consecutivas. (1)

Art. 14, Tít. XIV de las Ordenanzas de Matriculas y Reales Ordenes de 10 de Abril de 1874 y 16 de Marzo de 1877

3

Desertando un inscrito de mar en América, si se presentare voluntariamente dentro del término de un año, hará dos campañas extraordinarias, y si fuere aprehendido ó se le justificare haber tomado plaza para su vuelta, con ajuste de travesía ó con otras condiciones viciosas, será sentenciado á sufrir tres campañas extraordinarias, con la última plaza de marinero.

Art. 15, Título XIV de las Ordenanzas de Matriculas y Reales Ordenes de 27 de Diciembre de 1856, 10 de Abril de 1874 y 16 de Marzo de 1877

(1) El Código Penal vigente de la Marina de Guerra, determina en su artículo 213 del Capítulo VI, los casos en que un individuo de tropa ó marinería incurre en el delito de deserción, y establece una diferencia entre dicho delito, y el que los mismos cometen por el solo hecho de quedarse en tierra, sin causa legítima, á la salida de un buque á la mar que lo califica de abandono: en la marina mercante, no pueden existir tales diferencias de apreciación, por cuanto que el soldado ó marinero que por descuido ó propósito deliberado, deja que salga un buque de puerto y se presenta oportunamente á sus Jefes naturales, comete una falta grave en todo caso, y gravísi-

4

La duración de las campañas extraordinarias que se mencionan en los anteriores capítulos, serán de *un año de servicio activo en los bajeles de guerra.*

Real Orden de 21 de Diciembre de 1883

5

Los terrestres ó individuos no pertenecientes á la inscripción marítima, que se enrolen como marineros en los buques mercantes, se hallan sujetos en los casos de abandono ó desertión á las mismas penas que los inscritos de mar, y para que en ningún caso aleguen ignorancia, debe hacérseles saber al enrolarse, las penas en que pueden incurrir por tales delitos.

Real Orden de 29 de Febrero de 1861

6

Los tripulantes que abandonen su buque, fundándose en la nulidad de la contrata que con su Capitán hayan celebrado, como á nadie es lícito hacerse justicia á sí propio, mientras no se declare dicha nulidad por la Autoridad competente que es la de Marina, incurren por aquel abandono en el delito de desertión, previsto y castigado como se determina en los artículos 2º y 3º de este Capítulo.

Real Orden de 26 de Abril de 1888

ma en tiempo de guerra, pero no abandona sus banderas; en tanto que el marinero de un buque del comercio que ejecuta lo propio, deja incumplido un contrato al que se sujetó voluntariamente; hace abandono de los servicios que se comprometió á prestar, rompe la disciplina y subordinación que debe existir abordo, y ocasiona un daño á los intereses de la marina mercante. El art. 11 del Tit. XIV de las Ordenanzas de Matriculas, determina la pena que debe imponerse al que abandonare su embarcación por evadirse de los trabajos de carga ú otros propios de su cometido, elevando dicha pena á sufrir media campaña á los que incurran por tercera vez en el mencionado abandono, y como éste mismo castigo es el que se impone á los desertores de un buque mercante, ó á los que se quedasen en tierra á su salida de puerto,

CAPITULO V.

De la obligación de los inscriptos de concurrir al servicio de la marina**1**

Los individuos que pertenezcan á la inscripción marítima que al cumplir los 18 años de edad no soliciten ser borrados de la inscripción, quedan obligados á servir en la armada.

2

Los padres y curadores de los inscritos tienen igual obligación si estos se encontrasen ausentes de su respectivo trozo, y son responsables de la falta de presentación en los mismos.

3

Los Comandantes de los buques, Arsenales y Jefes de los establecimientos en tierra donde sirven marineros voluntarios que cumplan 18 años de edad, cuidarán de remitir los oportunos certificados de existencia á los Jefes de las brigadas á cuya inscripción correspondan.

Si el voluntario no pertenece á la inscripción, se le consultará el trozo á que desea pertenecer y se pasará la correspondiente comunicación para que sea alta en la respectiva brigada.

art. 14, tit. id. de las dichas Ordenanzas, parece, según estas disposiciones y las que preceptúa el Código de la Marina de Guerra, que cometen el delito de desertión: 1.º Los que abandonan su buque sin causa justificada, cuando aquel se hace á la mar. 2.º Los que durante tres días consecutivos abandonan su embarcación por cualquier causa que sea, esceptuanda las de fuerza mayor. 3.º Los que hallándose con licencia temporal de su capitán, dejen de presentarse abordo á los tres días de cumplida aquella, y 4.º Los que llamados al servicio perteneciendo á las reservas, dejen de presentarse en el término de quince días, en cuyo caso sufrirán la pena que el Código señala. — Los plazos de referencia, se contarán por días de 24 horas á partir del momento en que el individuo falta indebidamente á su destino.

Los que habiendo sido comprendidos en el alistamiento del año correspondiente no se presenten, serán puestos en cabeza de lista del primer llamamiento que se verifique despues de descubierta la omisión y destinados al servicio activo, no teniendo derecho á ninguna excepción, además de las penas en que puedan incurrir si hubieran procurado su omisión con fraude ó engaño.

En caso de resultar inútiles para el servicio, sufrirán un arresto de uno á tres meses y la multa de 50 á 200 pesetas, ó en caso de insolvencia, la detención correspondiente con arreglo al Código penal.

5

Al cumplir un individuo inscripto la edad de 18 años, solo se le podrá expedir licencia para navegar al Extranjero ó Ultramar por el tiempo improrrogable de un año. (1)

(1) Por R. O. de 11 de Enero de 1887 se dispone.—*Primero.* Que los inscritos mayores de diez y ocho años que, con arreglo á lo prevenido en el artículo 20 (*) de la Ley de 17 de Agosto de 1885, hubiesen obtenido licencia para navegar en el extranjero ó Ultramar por el término de un año, podrán cumplido este, obtener, otra de seis meses, prorrogable por otros seis, para verificarlo á puertos de la Península ó Islas adyacentes y á los extranjeros de Europa y de la costa Norte de Africa.—*Segundo.* Que desde 1.º de Enero hasta 31 de Diciembre del año en que los inscritos cumplan los veinte de edad, y teniendo en cuenta el puesto que ocupen en el alistamiento, se les concederá licencia para navegar á los puertos extranjeros de Europa y de la costa Norte de Africa por el término máximo de tres meses, licencia que, una vez terminada, se les podrá ir renovando, á juicio del respectivo Comandante de Marina, segun las probabilidades de ser llamados al servicio activo, y sin que ninguna de las renovaciones pueda exceder del máximo fijado.—*Tercero.* Que despues del año en que hayan cumplido los veinte de edad los inscritos disponibles, se les concederá licencia para navegar al extranjero ó Ultramar por el término máximo de diez y ocho meses, cuya licencia podrá renovárseles en uno ó mas periodos por todo el tiempo que les falte para su ingreso en la reserva.—*Cuarto.* Que todo inscrito á quien se concediere licencia quedará sugeto á las disposiciones del artículo 27 (*) de la propia Ley, y *Quinto.* Que las licencias que se concediesen á los inscritos mayores de veinte años, llevarán una nota que exprese la obligación que tienen aquellos de verificar su presentación tan luego como les sea notificado su llamamiento por cualquiera de las autoridades españolas en Ultramar ó por los Consules ó Agentes consulares de España en el extranjero.

6

Si apesar de lo dispuesto en el artículo anterior, al tocar á un individuo de la inscripción el servicio, estuviere en el extranjero ó Ultramar, se exigirá de su padre ó curador entregue 1.500 pesetas en las cajas del consejo de premios de Marina, para que se inviertan en cubrir la vacante, quedando el interesado en la reserva con las obligaciones que á los individuos de la misma señala la Ley.

Si la familia del interesado no hiciese entrega de las 1.500 pesetas en las cajas del Consejo, se declarará aquel prófugo, previo el transcurso del plazo fijado para su presentación.

Ley de 17 de Agosto de 1885 para el reclutamiento y reemplazo de la Marina.
Capítulo II.

7

El servicio activo se contará á la marinería para todos aquellos que concurren á los respectivos llamamientos, desde el 1º de Enero del año en que cumplen los 20 de edad, *que es la fecha desde la cual son declarados inscritos disponibles*, debiendo ingresar precisamente en la reserva al cumplir los cuatro años en dicha situación de actividad, cualquiera que sea el tiempo que lleven en los buques de la Armada, y aun cuando por su número no les haya correspondido el ingreso en los mismos.

Real Orden de 13 de Diciembre de 1890.

(*) Los artículos 26 y 27 citados en esta disposición son los 5 y 6 de este Capítulo.

Nota.—Por Real Orden de 11 de Marzo de 1887 se previene que los inscritos que se encuentren comprendidos en los casos *Primero y Segundo* de la anterior disposición de 11 de Enero y se hallen navegando ó dedicados á la pesca en las Costas de las Islas de Cuba, Puerto Rico ó Filipinas, podrán ingresar en el servicio activo en los buques de aquellos Apostaderos, cuando les corresponda cubrir plaza en sus trozos respectivos; y así mismo, que los inscritos de que se trata, antes de que espire el plazo de la licencia que para navegar han obtenido, solicitarán del Comandante General del Apostadero, si desean continuar en aquellas costas, la renovación de dicha licencia, que provisionalmente les será adelantada por dicha Autoridad, hasta tanto que el Capitan general del Departamento á que correspondan, resuelva en definitiva acerca de la solicitud, cuya resolución se notificará al interesado, consignándose la oportuna nota en su primitiva licencia.

CAPITULO VI.

Reservas de marinería.**1**

Los individuos pertenecientes á la reserva, se hallan autorizados para ausentarse de sus trozos ó domicilios, sin mas limitación de tiempo ni lugar que el deber en que están de presentarse en ellos caso de ser llamados al servicio segun lo dispuesto en la Ley de Reclutamiento y reemplazo, debiéndoseles proveer de una cédula de inscripción en la que explícitamente se consignen dichos extremos. (1)

Rs. Os. de 30 de Julio de 1888 y 14 de Diciembre de 1889.

MATRIMONIOS.—Durante los cuatro primeros años de servicio activo no podrán los individuos de marinería contraer matrimonio, pudiendo verificarlo en la reserva en cualquier tiempo, y los inscritos disponibles pasado el primer año de servicio, sin embargo, podrán concederse por las autoridades superiores de Marina permisos para contraer matrimonio en casos especiales, dando cuenta al Ministro del ramo. (2)

Ley de Reclutamiento y reemplazo citada artículo 10.

CAPITULO VII.

De los prófugos.**1**

Son prófugos todos los inscritos disponibles que no se presenten al llamamiento hecho por el Comandante de tro-

(1) Por Real Orden de 16 de Marzo de 1877 se previene que los marineros españoles que hayan prestado su servicio de cualquiera de los modos que la Ley admite, esto es, personalmente, por sustitución ó por redención ó metálico, están en libertad de embarcarse y navegar en los buques extranjeros pertenecientes á naciones amigas que se dediquen á lícito comercio.

(2) Por Real Orden de 7 de Enero de 1890, se dispone que dejen de otorgarse permisos para contraer matrimonio, á los marineros en activo servicio, é inscritos disponibles que tengan algun hermano á quien tal concepción pueda aprovechar para esceptuarse del servicio.

zo para su ingreso en el servicio, dentro del plazo prudencial que marcan éstos. (1)

2

No surtirán efecto las prevenciones del artículo anterior, cuando los individuos de la inscripción ó sus representantes acrediten ante los Capitanes generales de los Departamentos causa justa que les impida presentarse oportunamente y obtengan en su virtud nuevo plazo para la presentación.

3

Los prófugos servirán precisamente los ocho años de su obligación en el servicio activo.

4

Tanto para declarar prófugos á los inseritos, como para acreditar las justas causas que les hayan impedido presentarse en tiempo oportuno, se hará una información sumaria por el Jefe del trozo respectivo, quien la remitirá con su correspondiente dictámen al Capitán general del Departamento, por conducto del Jefe de la brigada.

(1) Por R. O. de 18 de Febrero de 1887 se establece, que no puede caber duda ni existe contradicción entre lo que la Ley de reclutamiento y reemplazo define como *prófugos*, que son los inseritos disponibles que no se presentan al llamamiento hecho por el Comandante de trozo para su ingreso en el servicio dentro del plazo prudencial que les marquen éstas, y la regla 13 de la Instrucción para el cumplimiento de aquella Ley que dice lo siguiente:—Los inseritos en actividad que se ausenten sin licencia por más de tres meses, les corresponde el recargo de seis meses en el servicio de tripulaciones de buques, y si durante su ausencia les hubiere correspondido este servicio, el recargo será de un año. Igualess penas se impondrán á los excedidos de licencia por más de tres meses, en los casos de no haberles tocado el servicio de tripulaciones ó haberlo ya verificado, debiendo tanto los del primer caso como estos últimos, justificar debidamente este exceso de licencia por causas que resulten atendibles, y caso de serlo, no sufrirán pena alguna según las circunstancias.—Nota—Por R. O. de 17 de Enero de 1888, se fija la verdadera interpretación de los artículos 23 y 27 de la Ley de Reclutamiento y reemplazo, que son los 2 y 6 de este Capítulo.

El Capitán general, previa audiencia de los interesados, del Fiscal y Auditor de su Departamento, fallará en única instancia estas informaciones sumarias.

Si de resulta de ellas apareciesen complicados en algún sentido con carácter criminal, el Capitán general mandará extraer de las actuaciones el tanto de culpa correspondiente, y lo remitirá á la jurisdicción ordinaria ó á la privilegiada, según sea ó no aforada la persona responsable.

5.

La penalidad para los encubridores, de prófugos, así como para la indemnización de los suplentes y cuanto á ellos se refiere, se acomodará á lo que dispone la Ley de reemplazo del Ejército, con las variaciones que tenga y con las alteraciones que exige el espíritu y tendencia de esta Ley.

Ley de 17 de Agosto de 1885, para el Reclutamiento y reemplazo de la marina. Capítulo IX.

6

Los prófugos, deben servir el mismo tiempo que los individuos de su llamamiento, contando desde el día en que ingresen en el servicio, aparte de los recargos que como penalidad les sean impuestos.

R. O. de 11 de Noviembre de 1890.

CAPITULO VIII.

Disposiciones penales.

1.

El conocimiento de todos los delitos que se cometan con ocasión de la presente Ley, ó para eludir su cumplimiento, corresponde á la jurisdicción ordinaria con exclusión de todo fuero.

2

El que de propósito se mutilase para eximirse del servicio de la Armada y el que consintiese su mutilación consiga ó no su objeto, será castigado con arreglo al art. 430 del Código penal.

3.

El que mutilase á otro con su consentimiento y para el objeto mencionado en el artículo anterior, y el que lo consintiere ó se mutilase á sí mismo, si no se halla comprendido en dicho artículo, será castigado con arreglo al art. 437 del Código penal.

4.

Todo el que se mutile ó inutilice para el servicio de la Armada será además condenado á servir en los Arsenales por el tiempo ordinario de los ocho años y dos más, extinguida, que sea la condena, destinándole á ocupaciones compatibles con su situación física.

Si esta no le permitiere prestar ningún género de servicio en dichos establecimientos, se le impondrá en su grado máximo la pena que le corresponda con arreglo á los artículos anteriores.

En todo caso, el culpable quedará privado de los beneficios que pudieran comprenderle por abono de tiempo de servicio, y de obtener licencia temporal durante el mismo.

5.

En lugar del inscrito inutilizado ingresará en el servicio activo un suplente; pero este será dado de baja tan luego como recaiga sentencia ejecutoria que declare haberse producido voluntariamente la inutilidad, en cuyo caso recibirá aquel la indemnización correspondiente á razón de 300 pesetas por cada año ó fracción de año servido en activo.

Todos los delitos ó faltas que se cometan en la ejecución de las operaciones del reemplazo para la Armada serán castigados con arreglo al Código penal.

Si el delito ó falta hubiese dado lugar á que se llamare al servicio activo á un inscrito á quien no corresponda ingresar, á consecuencia de exenciones declaradas á otros inscritos, se impondrá por la sentencia condenatoria, además de las penas que marca el Código, una indemnización á favor del perjudicado en la proporción establecida en el artículo anterior.

Si el inscrito indebidamente exceptuado hubiese tenido alguna participación en el delito, cumplirá además en los Apostaderos de Ultramar todo el tiempo de su servicio, sin que pueda eximirse de él por ningún concepto.

Se dará de baja el suplente, si le hubiese, tan luego como quede ejecutoriada la sentencia condenatoria.

Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las facultades que las leyes conceden á las autoridades administrativas para imponer multas por toda clase de infracciones que puedan cometerse en cualquiera de las operaciones del reemplazo de la Armada, que no lleguen á constituir delito ó falta que deba ser castigado con arreglo al Código.

El facultativo que con el fin de eximir á un inscrito del servicio de la Armada librase certificado falso de enfermedad, ó de algun modo faltare á la verdad en sus declaraciones ó certificaciones facultativas, será castigado con arreglo al artículo 323 del Código penal.

En todo caso quedará obligado á resarcimiento de los daños y perjuicios que haya causado á tercera persona ó al Estado por la baja indebida.

8

El facultativo que recibiese por sí ó por persona intermedia dádiva ó presente, ó aceptare ofrecimiento ó promesa para ejecutar un acto relativo al ejercicio de su profesión que constituya delito, será castigado con arreglo al art. 396 del Código penal.

Si el ofrecimiento ó promesa tuviere por objeto ejecutar un acto injusto relativo al ejercicio de su cargo que no constituya delito, háyase ó no realizado, se le aplicará la pena marcada en el art. 397 del mismo Código.

En uno y otro caso se impondrá además al facultativo la pena de inhabilitación especial temporal.

9.

Los que con dádivas, presentes ó promesas corrompieran á los facultativos ó funcionarios públicos, serán castigados con arreglo al art. 402 del Código.

Ley de 17 de Agosto de 1885 para el reclutamiento y reemplazo en la Marina, Capítulo 12.

10

Está terminantemente prohibido que los tripulantes de los buques mercantes introduzcan abordo géneros de contrabando, siendo los Capitanes legalmente responsables de estos fraudes, por cuanto que aquellos *no pueden embarcar en ningún caso objeto alguno sin su anuencia ó tolerancia.*

R. O. de Hacienda de 19 de Setiembre de 1871.

11

En justificándose que algún inscrito haya obtenido fraudulentamente, el Pasaporte de despido del servicio, deberá cumplir el tiempo que le faltaba cuando lo obtuvo, y además dos campañas extraordinarias; sufriendo la misma pena el que cediese á otro maliciosamente el des-

pacho de su licencia ó despido, ó la cédula de inscripción, igualmente que el que adquiriese ó se apropiase tales documentos por medios ilegales, de cualquier jurisdicción que fuere; en la inteligencia de que toda campaña por sentencia no ha de contarse por tiempo para premio ni el de sus anteriores, pues pierde su tiempo para toda recompensa de constancia el que haya merecido ser castigado por estos delitos, y los que deban constar en la libreta.

Artículo 4, Título 14 de las Ordenanzas de Matrículas y R. O. de 16 de Marzo de 1871.

12

El que se alistase en la inscripción marítima ó buque mercante con nombre supuesto, ó encubriendo tener formado su asiento en otra parte, será desde luego condenado á servir su plaza en los Arsenales por un año.

Art. 7, tit. 14, Ordenanzas de Matrículas y R. O. citada.

13

Todo el que no fuere inscrito y se le justificare haberse empleado en la pesca, navegación ó cualquiera otra industria de mar sin legítimo permiso, sufrirá por la primera vez, una multa de veinte reales, por la segunda de cincuenta, y de ciento por la tercera, entregándose los culpables á los tribunales ordinarios caso de reincidencia ó de negarse al pago de las multas que deberán satisfacerse en el papel del sello correspondiente.

R. O. de 28 de Mayo de 1873.

14

Se impone la sentencia de una campaña á todo marinero desobediente en las materias regulares de su obligación, ó en las de policía y buen gobierno al Capitán ó Patrón del buque mercante en que tuviere plaza.

Art. 10, Tit. 14 de las Ordenanzas de Matrículas y R. O. citada.

15

Cuando un inscrito se hallare de guardia en buque mercante para la buena custodia y seguridad del mismo en la mar ó en puerto, y fuere causa por su abandono ó descuido de alguna avería, la subsanará de sus haberes y será además sentenciado á campaña por el tiempo proporcionado á los daños que de su falta se originasen y de la pena pecuniaria que haya sufrido.

Art. 12, Título 14 de las Ordenanzas de Matriculas y Real Orden citada.

16

Por desobedecer un inscrito al Capitán ó Patrón de buque mercante combatiendo ó preparándose para la defensa contra enemigos que intenten atacarlo, se hace acreedor á la pena de dos campañas extraordinarias y seguidas con plaza de marinero de segunda clase; y *la misma pena se impone al desobediente en los lances de barada ó naufragios, cuando algunas circunstancias particulares no lo hagan digno de mayor castigo, y de ser separado de la inscripción.*

Art. 17, Título 14 de las Ordenanzas de Matriculas y Real Orden citada.

17

El que estando en la mar intentase sublevar la gente contra su Capitán ó Patrón, será condenado á servir cuatro campañas extraordinarias con plaza de marinero de segunda clase. Pero si la sublevación hubiese llegado á tener efecto violentando al Capitán á rendirse á los enemigos, variar de rumbo, ó tomar puerto contra su voluntad, se conducirán los reos á la capital del Departamento, donde serán juzgados en Consejo de guerra con arreglo á la gravedad del crimen, que podrá merecer la pena de muerte.

Art. 18, Título 14 de las Ordenanzas de Matriculas y Real Orden citada

18

Encontrándose en cualquiera nave mercante marineros no pertenecientes á la Inscripción, ó que siéndolo no tengan formado su asiento en el Rol de equipaje, serán detenidos en prisión hasta averiguarse los motivos de su conducta, y prestando de las mayores penas que por ello puedan corresponderles, deberán en el hecho cumplir dos campañas extraordinarias, y el Capitan ó Patrón del buque será así mismo multado en la forma reglamentaria.

Art. 19, Tit. 14 de las Ordenanzas de Matriculas y R. O. citada.

19

Igualmente será multado el capitán ó patrón que encubra pasajeros ó admita á su bordo á cualquier persona, sin licencia de las Autoridades de Marina, pudiendo incurrir en mayor pena, según las circunstancias del caso, y si se justificare ocultación maliciosa, ó auxilio para favorecer la desertión del Ejército ó Marina, ó la fuga de malhechores, será conducido á la capital del Departamento ó Apostadero, y juzgado en Consejo de Guerra.

Art. 20, Tit. 14 de las Ordenanzas de Matriculas y R. O. citada.

Los capitanes ó patrones, ó cualquier otra persona de buques mercantes que condujese cartas no dirigidas por las Administraciones de correos en la forma debida, serán penados con arreglo á lo que sobre este punto determinan las Ordenanzas de dicho ramo.

Art. 37, Tit. 14 de las Ordenanzas de Matriculas y R. O. citada.

CAPITULO IX.

Reglas para la forma en que deben efectuarse las redenciones del servicio en el Apostadero de la Habana.

1.

1ª El individuo que desee redimirse del servicio, dirigirá una solicitud al Comandante general del Apos-

tadero, expresando en ella su nombre y apellidos, pueblo de su naturaleza, Distrito y Provincia de su inscripción y fecha en que verificó la misma.

2ª El Comandante general, en vista de lo que se exponga en la instancia y de los datos que crea necesario adquirir, determinará si el recurrente tiene derecho á verificar la redención de sus servicios, y en caso afirmativo, dispondrá lo conveniente para que en la Contaduría general de Hacienda se admita la cantidad de mil quinientas pesetas importe de la redención, que con arreglo á las disposiciones vigentes debe entregar el interesado.

3ª Tan luego como el individuo ó su representante haya hecho el abono de la cantidad expresada, le expedirá aquel centro una carta de pago que entregará en la Oficina de la Inscripción Marítima, cuyo Jefe lo proveerá de la cédula de pase á la reserva.

4ª Una vez en posesión de dicha cédula se presentará con ella en el Detall de la Comandancia de Marina á que pertenezca, para que por esta dependencia se practiquen las anotaciones marcadas al respaldo de dicho documento y las prevenidas en R. O. de 30 de Julio de 1888 insertas en el art. I del Capítulo VI de esta obra.

R. O. de 29 de Febrero de 1876.

2.

La redención á metálico, sólo se permite por el tiempo que los individuos de la inscripción deben servir en activo servicio, mediante la entrega de 1500 pesetas consignadas del modo que se deja expreso; *pero el individuo redimido en esta forma, ingresará en la reserva en la Brigada ó Trozo correspondiente para acudir al servicio si se le llamase en caso de guerra, permaneciendo en la dicha situación de reserva, los cuatro años reglamentarios.*

Ley de Reclutamiento y reemplazo para el servicio de la Armada, art. 77, y R. O. de 20 de Agosto de 1889.

3.

La autorización para que los inscritos puedan redimirse á metálico después de transcurrido el plazo de seis meses desde su ingreso en los buques de la Armada, sólo podrá concederse de Real Orden y como gracia especial según se determina en la soberana disposición de 15 de Diciembre de 1886.

R. O. de 28 de Mayo de 1888.

CAPITULO X.

Apuntes sobre la estiva de los buques.

Por la palabra *estiva*, se entiende la colocación á bordo de los buques, de los varios pesos que componen la carga y lastre de los mismos.

El principal cuidado que hay que tener para estivar un buque, es el de no amontonar mucho peso en los sitios de poca manga, á fin de evitar el *quebranto* (1) que indudablemente sucedería á no obrar con esta precaución.

La diferencia entre los calados de proa y popa, no suele influir en la marcha de los buques cuando se navega por mares tranquilos, sin embargo, la práctica nos demuestra que el capuzar más una embarcación de popa ó de proa, hace que su velocidad directa, sea mayor ó menor, según los casos. En vista pues de lo dicho y para conciliar que un buque no tenga quebranto alguno, que los movimientos de orzada y arribada los ejecute con velocidad, que los balances y cabezadas sean suaves pa-

(1) El cargar con demasiado peso las cabezas de un buque, el trabajar mucho en fuertes temporales, el dar la quilla, varar, y otras muchas causas, hacen que desligándose en parte la trabazón de las piezas de que se compone, se arquee la quilla más ó menos, separándose de la posición recta que casi todas tienen desde su construcción. A esta inflexión de la quilla, de la cual participan los costados y cubiertas, se le dá el nombre de *Quebranto* cuando el arco que forma es convexo hácia la parte superior, y *Arrufo* si sucede lo contrario.

ra que no trabaje la arboladura, que tenga estabilidad para navegar sin riesgo, y por último, que su andar sea el mayor posible, se hace preciso observarlo en todas las circunstancias de viento y mar, así como en las variaciones del aparejo y estiva, procurando enmendar esta con el tino y acierto necesarios para sacar todo el partido posible en cuantos casos puedan presentarse. Cada embarcación tiene sus propiedades que le son peculiares, y cada ventaja que quiera dársele para mejorar una de ellas, puede ser á expensas de perder ó alterar otras; en tal virtud, y no siendo posible dictar reglas fijas para hacer la estiva de toda clase de embarcaciones, señalaremos aquellas que creemos más pertinentes al objeto de esta obra y que se refieren á la influencia que tiene en las propiedades y marcha de los buques, la colocación á bordo de la carga y lastre de los mismos.

1ª Cuanto más se bajan hácia la quilla todos los pesos de un buque, se aumenta más la estabilidad, (1) pero los balances se hacen más vivos y está más próximo el riesgo de desarbolar.

2ª Cuanto más se elevan los pesos de la quilla, trasladándolos á las cubiertas superiores, disminuirá más la estabilidad, pero los balances serán más suaves y el riesgo de un desarbolo, más remoto.

3ª Cuantos más pesos se agolpen en el centro del buque y en la dirección de popa á proa, los balances deben aumentar, y cuanto más se separen remangando la estiva hácia las bandas, serán mucho mayores.

4ª Al paso que se cargue más de pesos la popa, la embarcación arribará con más prontitud, y lo contrario sucede si esta operación se ejecuta en la proa.

5ª Al paso que un buque esté más calado por igual, su inclinación hácia las bandas debe ser menor, y por lo

(1) La propiedad peculiar de los buques de resistir á las fuerzas que intentan hacerlos inclinar se llama estabilidad.

tanto, no sumergiéndose en el agua grandes llenos navegando de bolina, la velocidad ha de ser mayor, y menor la deriva, por encontrar la embarcación mayores fuerzas laterales en las aguas para impedirle que decaiga á sota-vento.

6ª Cuando un buque navega en popa, si está muy boyante, será mayor su velocidad, y al contrario si se cala con exceso, pues la columna de agua que debe romper su proa para adelantar en el sentido directo, es menor en el primer caso que en el segundo.

CAPITULO XI.

Instrucciones para los que se echan al agua con objeto de salvar alguno que esté ahogándose.

1ª Al estar inmediato á la persona que se pretende salvar y con objeto de animarla, deberá gritarle, *estás salvado*.

2ª Por regla general es altamente provechoso al arrojarse al agua, llevar la menos ropa posible, á cuyo fin y con objeto de no perder tiempo en la operación de desnudarse, se arrancará uno violentamente cuanto lleva puesto; y si la urgencia del caso no permite desnudarse, es indispensable cuando menos; desamarrarse las cintas de los calzoncillos, porque de lo contrario, se llenarían de agua y aumentando el peso del nadador haría difícil la flotación y aún más todavía el nadar.

3ª Cuando se trate de salvar á una persona en el agua, no se le agarrará si está batallando, sino que se esperará algunos segundos á que se aquiete, practicar lo contrario, es una insigne locura, por cuanto se expone el nadador á perecer.

4ª En el momento que se haya aquietado, se le agarrará bien por el cabello, se le volverá tan pronto como sea posible de espaldas, se le dará enseguida y de

repente un empujón, y de este modo flotará: conseguido esto, el nadador se pondrá también de espaldas y nadará hacia tierra con sus dos manos agarradas del cabello de la persona que está salvando, ambos de espalda, de modo que la de la persona le venga á dar en el estómago. Este es el medio más pronto y seguro de coger tierra y también de nadar facilmente con dos ó tres individuos. El autor de estas reglas Doctor Joseph H. Hodgson, lo ha puesto en práctica como ensayo y ha conducido así á cuatro personas por espacio de más de cuarenta yardas.

Este método, tiene la gran ventaja de que tanto la cabeza del nadador como la de la persona que está salvando se pueden mantener derechas. Es de la mayor importancia que el nadador conserve agarrado el cabello del que salva y que tanto éste como él mismo, vayan caminando de espaldas.

5ª Es errónea la versión tan generalizada de que los que se ahogan se agarran con fuerza extraordinaria á cualquier objeto, ó al menos no debe ser común que tal suceda, pues el autor de estas instrucciones dice haber visto ahogarse muchas personas y nunca lo ha presenciado, lo que se explica facilmente, pues el que se ahoga empieza á perder las fuerzas y el conocimiento y vá gradualmente soltando lo que tiene agarrado hasta que lo abandona de un todo: no debe por lo tanto temerse nada sobre este particular cuando se trate de salvar una persona que se está ahogando.

6ª Si el agua está tranquila cuando una persona se vá al fondo, las bombitas que el aire trae á la superficie, marcarán con exactitud el sitio donde se halla el cuerpo; pero si es paraje de corriente, debe contarse con la fuerza de ésta, pues las bombitas no serán ya perpendiculares á este sitio cuando lleguen á la superficie. Buscando en la dirección de las mismas, se puede con bastantes probabilidades de éxito, sacar del agua una persona á tiempo para salvarla.

7ª Cuando se saque del fondo una persona, deberá agarrársele el cabello con solo una mano, para que con la otra, ayudada de los piés, pueda el nadador salir con ella á la superficie.

8ª Hay ocasiones, estando en la mar, en que es expuesto tratar de alcanzar la tierra: así que si hubiera corriente para afuera y se nadase solo ó sosteniendo á otra persona que no pueda nadar, lo que debe hacerse es ponerse boca arriba y mantenerse así hasta que llegue auxilio: pues ha habido muchos que por querer alcanzar la tierra luchando con el oleaje y la marea en contra, han perdido las fuerzas y se han ido á fondo, siendo así que habiéndose mantenido á flote pudieran haber sido socorridos.

9ª Las presentes instrucciones se refieren á toda clase de circunstancias, bien sea con mar gruesa ó llana.

TRATAMIENTO DE LAS PERSONAS QUE EN APARIENCIA

ESTÁN AHOGADAS.

Bien ocurra el caso en tierra ó á bordo se procederá colocando inmediatamente al individuo al aire libre, excepto cuando este sea muy fuerte y quitándole toda la ropa que pueda oprimirle el cuello ó el pecho, se buscarán mantas y y vestidos secos y se dará aviso al médico.

Lo que en primer término debe procurarse es que *se restablezca la respiración evitando que el cuerpo se enfrie más*, y despues de obtenido esto, promover el *calor* y la *circulación*.

Los esfuerzos para restablecer la respiración y para evitar que el cuerpo se enfrie más, deben principiár sin pérdida de momento y con toda energia, continuándolos por espacio de una ó dos horas ó hasta que un médico haya declarado sin vida al individuo. Los esfuerzos para promover el *calor* y la *respiración*, no empezarán

hasta que aparezca el primer síntoma de la respiración natural y en tanto que esto suceda solo deberán quitársele al paciente los vestidos mojados y secarle la piel, pues si se promueve la circulación de la sangre antes de empezar la respiración, se pone en peligro su vida. Lo expuesto basta para comprender la necesidad de que sea un facultativo el que ejecute el procedimiento que haya de seguirse.

CAPITULO XII.

Reglamento del material de salvamento que deberán llevar los buques mercantes españoles.

Artículo 1º Para garantizar las vidas de los tripulantes y pasajeros, todos los buques españoles que naveguen fuera de puertos y rios, llevarán para caso de naufragio ó colisión el material de salvamento proporcional á su porte, que se menciona en los artículos siguientes:

Art. 2º El número y clase de embarcaciones para cada buque será como sigue:

BUQUES DE VAPOR QUE CONDUCE PASAJEROS.

<u>TONELADAS</u>	<u>BOTES</u>	<u>IDEM SALVA-VIDAS</u>
Menores de 100 toneladas	1	1
» de 100 á 200	2	1
» de 200 á 400	3	1
» de 400 á 800	3	2
» de 800 á 1000	3	3
» de 1000 á 2000	4	4
» de 2000 á 4000	5	5
» de 4000 en adelante	6	6

BUQUES DE VAPOR, TRANSATLANTICOS QUE NO CONDUCEAN PASAJEROS. ⁽¹⁾

TONELADAS	BOTES	IDEM SALVA-VIDAS
Menores de 500 toneladas	2	1
» de 500 á 1000	2	2
» de 1000 en adelante	4	2

LOS DEMAS VAPORES NO CLASIFICADOS Y LOS BUQUES DE VELA DEDICADOS A NAVEGACION DE ALTURA Y GRAN CABOTAJE.

TONELADAS	BOTES	IDEM SALVA-VIDAS
Menores de 500 toneladas	2	1
» de 500 á 1000	3	1
» de 1000 en adelante	4	1

a. Todas estas embarcaciones deberán estar sólidamente construidas, tener su aparejo completo y estar provistas de todos los útiles necesarios para navegar.

b. Sus dimensiones serán proporcionales al porte del buque y al número de tripulantes y pasajeros que pueda conducir, bajo el concepto de reunir capacidad suficiente para que en ellos puedan acomodarse unos y otros, y en el caso que esto no fuera posible, por circuns-

(1) Por R. O. de 26 de Junio de 1891 se dispone que para los efectos del anterior Reglamento, se consideren como buques de carga los que, si bien conducen pasajeros, el número de estos sea menor que el de sus tripulantes y por otra Real disposición de 7 de Octubre de igual año se determina, que los vapores de carga y los que se clasifiquen como tales con arreglo á la R. O. antes citada que se hallen dotados de las embarcaciones menores que exige el *Board of Trade* de Londres solo tendrán necesidad de cumplir lo mandado en el inciso b del Art. II del Reglamento del material de salvamento, dispensándoseles de llevar las embarcaciones menores que les corresponde por su tonelaje, debiendo calcularse el número de pasajeros que puedan conducir por los alojamientos que tengan habilitados para el objeto: en la inteligencia de que esta excepción solo será aplicable á los vapores que existan en la actualidad, pues los que se adquirieran en lo sucesivo deberán sujetarse en un todo á los preceptos que sobre el particular consigna el citado Reglamento.

tancias extraordinarias de pasaje, se deberá aumentar el número de botes ó suplir la falta con almadías, balsas ó botes plegantes que llenen el objeto indicado.

c. El número de personas que puede llevar un bote salva-vidas, resulta con bastante exactitud, dividiendo por diez el producto de su eslora, manga y puntal expresados en pies.

d. Dos botes salva-vidas, cuando menos, deberán ir en pescantes y preparados para lanzarlos al agua con facilidad, y los demás, dispuestos de manera que la indicada maniobra pueda ejecutarse con prontitud.

e. El sistema y condiciones de los botes salva-vidas, serán de libre elección en todos los buques, menos en aquellos que estén obligados por contratos especiales con el Gobierno á mantenerse en este punto á la altura de las mejores líneas extranjeras.

Art. 3º. Todo buque de vapor estará obligado á llevar cuatro rodetes ordinarios, cuando menos, repartidos en ambas bandas y convenientemente dispuestos para lanzarlos al agua en el momento preciso: dos de ellos estarán provistos de tarros de luz para utilizarlos de noche.

Los buques de vela, tanto de altura como de cabotage, llevarán cuando menos, dos rodetes, uno á cada banda y ambos con tarros de luz.

Estos preceptos no se oponen á que cada buque lleve además guindolas ú otros aparatos apropiados para recoger náufragos.

Art. 4º. Todos los vapores de pasaje ó carga, llevarán para cada tripulante y pasajero un chaleco ó cinturón salva-vidas, ó un rodete ordinario, colocado en sitio fijo y conveniente, para que con facilidad y prontitud pueda cogerlo al que deba utilizarlo.

Los buques de vela que emprendan navegación de altura llevarán igualmente uno de estos salva-vidas por tripulante y pasajero, y los de cabotage un 50 por 100

de su tripulación total, colocados de igual manera que en los vapores.

a. Estos salva-vidas tendrán la flotabilidad suficiente para sostener el peso de un hombre, debiendo estar dispuestos para que su colocación sea fácil y pronta.

b. El sistema y modelo de estos salva-vidas es de libre elección en toda clase de buques, siempre que reúnan las condiciones antes citadas, debiendo advertir que el modelo recomendado por el Gobierno para los buques mercantes, es el inventado por Jimenez Loira, declarado reglamentario para los de guerra, por las buenas condiciones que reúne.

Art. 5º Los Capitanes de puerto serán los encargados de vigilar el exacto cumplimiento de este Reglamento, debiendo inspeccionar por sí ó sus delegados, cada seis meses, los buques que despachen, para cerciorarse del número, disposición y buen estado de los pertrechos de salvamento, de lo que expedirán el correspondiente certificado; y en caso de encontrar alguna falta ó deficiencia, *detendrán la salida del buque hasta que no se remedie, imponiendo además la multa que el caso requiera.*

Art. 6º El certificado de que trata el artículo anterior, servirá durante el tiempo prefijado ó hasta llegar al primer puerto, si el plazo se cumpliese estando en viaje, sin ser necesaria nueva inspección, siempre que el Capitan del buque, antes de despacharse, declare por escrito que los pertrechos de salvamento, se hallan en el mismo estado de conservación en que se encontraban cuando se efectuó la última inspección: pero si el buque variase de destino, para el que corresponda mayor material de salvamento, deberá expedírsele nuevo certificado, aunque no haya vencido el plazo del anterior.

Art. 7º Todo Capitan de buque, está en el deber de solicitar la inspección del material de salvamento en los plazos que marca el art. 5º y en el caso especial que

cita el 6º y de no cumplirlo, incurrirá en una multa de cien pesetas por cada vez que cometa esta omisión.

Art. 8º Los preceptos de este Reglamento empezarán á regir desde el 1º de Julio de 1891.

Nota.—Los honorarios que corresponden al Maestro mayor de bahía por los reconocimientos á que se refieren los artículos 5º y 6º del anterior Reglamento, son los que se señalaron en la soberana disposición de 29 de Julio de 1880, ínterin las Juntas de puertos no modifiquen las actuales tarifas de los referidos Maestros mayores de bahía.

R. O. de 22 de Noviembre de 1890.

CAPITULO XIII.

Pronóstico del tiempo.

El estado del cielo, ó mejor dicho, la abundancia de nubes, su forma y su color más ó ménos oscuro, son signos ciertos pero demasiado inmediatos para que puedan servir como pronósticos del tiempo, por cuya razón hay que tener presente la dirección de los vientos y más que esto, el empleo de ciertos instrumentos cuya descripción no son de este lugar.

Por regla general, un sol brillante es anuncio de un buen día. Si al ponerse el sol hay un cielo anaranjado y sin nubes, es señal de buen tiempo para el día siguiente, y si está rojo, de vientos.

Si el sol se pone sin verse, ó sus rayos pasan á través de bandas de nubes que ocultan en parte su disco, es señal de mal tiempo. Un sol pálido y calor sofocante presagian lluvia del mismo modo que una aureola luminosa alrededor de la luna, fenómenos debidos al grado de humedad de las capas atmosféricas.

Un cielo claro y sin nubes indica buen tiempo fijo:

si hay cirrus, buen tiempo; si existen varios cúmulos aislados, tiempo variable, y lluvioso, si se aglomeran muchos.

Las nubes que se forman sobre las montañas indican así mismo, buen tiempo si se elevan y dispersan, y lluvia si permanecen allí ó descienden.

Las nubes pequeñas de color de tinta predicen lluvia.

Las ligeras nubecillas que se dirigen á través de masas pesadas, amenazan viento y lluvia, pero si se hallan solas indicarán viento solamente, siendo la velocidad de este proporcional al movimiento de aquellas.

FASES DE LA LUNA, INFLUENCIA SOBRE EL TIEMPO.

Desde muy antiguo, existe la idea, exagerada ciertamente, de que la luna ejerce influencia sobre el tiempo, y no hay labrador que deje de consultar las fases de nuestro satélite para realizar ciertas operaciones, ni navegante que deje de calcular el tiempo que hará por el que se presenta en el previlunio ó plenilunio.

Y sin embargo, solamente se explica que abriguen estas preocupaciones las personas que no quieran ver más allá del estrecho límite que abarca nuestra mirada, y que si en la época del plenilunio por ejemplo, cambia casualmente el tiempo, le atribuyan á la luna este fenómeno sin fijarse en que á veces puede permanecer fijo é inalterable cien ó doscientas leguas más allá, y en que no es posible que brillando del mismo modo la luna para todos, produzca buen tiempo en un sitio, y lluvias y borrascas en otros.

La opinión que algunos sustentan de que elevando la luna las aguas del mar, obra del mismo modo sobre la atmósfera, pudiendo ser esto causa de los cambios de tiempo, se halla combatida por el cálculo del que resulta segun observaciones del sábio Laplace, que la acción

atractiva de dicho astro solo hace variar la columna barométrica en $1\frac{1}{2}$ céntimo de milímetro.

El calor que nos envia, es casi inapreciable, y no es posible admitir que esta pequeñísima acción tenga fuerza suficiente para disipar las nubes cuando el propio sol con sus poderosos rayos deja de conseguirlo algunas veces, y por último, comparando los dias de lluvia con las fases de la Luna en un período de más de cincuenta años, se ha visto, que estas son más escasas en el novilunio, y que llueve más cuando está en el perigeo, esto es, lo más cerca posible de la tierra; de todos modos, la diferencia no es muy notable y debiéndose atribuir este y otros fenómenos á la luz reflejada de la misma más bien que á su atracción, no ciertamente por la intensidad calorífica que la acompaña que es sumamente débil, sino por la acción química de los mismos la cual puede influir, siempre en pequeña escala en las combinaciones y transformaciones de la materia terrestre; terminamos estos apuntes pudiendo asegurar sin temor á equivocarnos, que nuestro satélite es mudo testigo de cuanto pasa en la superficie de nuestra globo.

Banderas de matrícula.

Contraseñas que deben largar en el tope mayor los buques mercantes de las diferentes provincias marítimas españolas, al mismo tiempo que arbolan en el pico el pabellón nacional para distinguirse unos de otros en la mar y á la vista de los puertos.

PROVINCIAS.

BANDERAS.

Algeciras.....	{ Amarilla y azul por mitad horizontal. Lo amarillo superior.
Alicante	{ Blanca y azul por mitad vertical. Lo blanco junto á la vaina.

Almería.....	{ Blanca con cruz roja. El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.
Barcelona.....	{ Cuatro colores á cuadros. El azul superior junto á la vaina, el amarillo debajo de él, el blanco superior al lado del azul, y el rojo inferior al blanco.
Bilbao.....	{ Blanca con dado rojo superior junto á la vaina. Este dado ha de ser cuadrado, y su lado de la mitad de la vaina.
Cádiz.....	{ Roja.
Canarias.....	{ Azul con aspas blancas. Las aspas tendrán de ancho la quinta parte del de la bandera.
Cartagena.....	{ Roja con cruz blanca. El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.
Coruña.....	{ Blanco con aspas azules. Las aspas tendrán de ancho la quinta parte del de la bandera.
Ferrol.....	{ Ajedrezada, azul y blanca.
Gijón.....	{ Blanca con ribete rojo. El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.
Gran Canaria.....	{ Azul y amarilla por mitad diagonal. El triángulo amarillo junto á vaina.
Huelva.....	{ Blanca con dado azul en el centro. El dado será del tamaño del de la de Bilbao.
Ibiza.....	{ Azul con dado amarillo en el centro.

PROVINCIAS.

BANDERAS.

Málaga	{ Blanca con ribete azul. El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.
Mallorca	{ Azul con dado amarillo superior junto á la vaina. El dado será del tamaño del de la de Bilbao.
Mataró	{ Azul con cruz roja.
Menorca	{ Amarilla con dado azul inferior junto á la vaina. El dado será del tamaño del de la de Bilbao.
Motril	{ Amarilla con dado rojo inferior junto á la vaina.
Palamós	{ Azul con ribete amarillo. El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.
Rivadeo	{ Azul y blanca á listas horizontales. Las listas han de ser seis, y la superior azul
Sanlúcar	{ Azul.
San Sebastian	{ Blanca con dado azul superior junto á la vaina. El dado será del tamaño del de la de Bilbao.
Santander	{ Blanca y roja por mitad horizontal. Lo blanco superior.
Sevilla	{ Roja con ribete amarillo. El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.
Tarragona	{ Roja con cruz azul. El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.

PROVINCIAS.

BANDERAS.

Tortosa	{ Blanca y roja por mitad vertical. Lo blanco junto á la vaina.
Valencia	{ Blanca con cruz azul. El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.
Vigo.....	{ Ampolleta blanca y roja. Uno de los triángulos blancos junto á la vaina.
Villagarcía	{ Cuarteada blanca y roja. El primer cuadro blanco superior junto á la vaina.
Vinaroz.....	{ Blanca y roja por mitad diagonal. El triángulo blanco junto á la vaina.
Vivero.....	{ Azul y blanca en seis listas iguales horizontales. La superior azul.

CORNETAS.

Habana.....	Azul con puntas blancas.
Puerto Rico.....	{ Roja y blanca, por mitad horizontal. Lo rojo superior.
S. Juan de los Re- medios.....	{ Roja con puntas amarillas.
Nuevitas	Roja con puntas azules.
Santiago de Cuba.	Amarilla con puntas rojas.
Trinidad de Cuba.	Blanca con puntas azules.
Islas Filipinas....	{ Blanca y roja, por mitad horizontal. Lo blanco superior.
Gibara.....	Roja con puntas azules.

NOTAS.

1ª Las banderas y cornetas de los buques de travesía, tendrán cinco paños de ancho y poco más de tres metros de largo total, y las de los buques de cabojate cuatro paños de ancho y 2,67 metros de largo, suponiendo que el ancho de la lanilla sea de 46 centímetros. Las puntas de las cornetas tendrán de largo la mitad de éstas.

2ª Las aspás y cruces de que se hace mención en estas banderas, llegarán hasta los ángulos ú orillas de éstas, y su ancho visible será la quinta parte del de las mismas banderas.

3ª Los Capitanes y Comandantes generales de los Departamentos y Apostaderos, proveerán igualmente de un ejemplar á los Comandantes de cada uno de los buques de la Armada.

4ª Los buques de recreo llevarán la bandera española de los de guerra, poniendo una corona real en el lugar del escudo; y además, pueden arbolar las contraseñas que tengan por conveniente, siempre que no sean ninguna de las insignias de los buques de guerra nacionales ó extranjeros.

CERTIFICADO DE LIBERTAD DEL SERVICIO MILITAR.

PROVINCIA DE.....

AÑO DE 18.....

(El de la Expedición)

Distrito Municipal de.....

SEÑAS PERSONALES
de F. de T. y T.

—
Pelo.
Cejas.
Ojos.
Nariz.
Barba.
Boca.
Color.
Frente.
Aire.
Producción.
Señas particulares.

D. N. N., Secretario del Ayuntamiento de.....del que es Alcalde D. N. N. y Regidor Síndico D. N. N.....

CERTIFICO: Que F. T. y T., natural de.....parroquia de.....hijo de.....y de.....residente en.....Juzgado de primera instancia de.....provincia de.....nacido en.....de.....de mil ochocientos.....de oficio.....de edad de.....años.....meses y días, de estado.....su estatura (si fuere conocida ó aproximadamente al menos) metros.....centímetros..... milímetros, ó sean.....piés.....pulgadas líneas, y de las demás señas personales que se expresan al márgen, obtuvo el número.....en el sorteo celebrado en el día.....de.....de mil ochocientos.....para el reemplazo del Ejército activo correspondiente al año de mil ochocientos.....y en los dos siguientes (si ya se hubieren realizado) por.....(1)

(Firma del portador.)

(1) Aquí se dirá si quedó libre por haber presentado sustituto, ó porque se había cubierto el cupo con números anteriores, ó por habérsele declarado inútil. corto de talla, ó concedido cualquiera excepción ó exención legal, expresando cuál haya sido ésta.

Certifico igualmente, que el mismo individuo á quien tocó el número..... de la.....série en el mismo sorteo practicado en.....el.....de..... de.....de mil ochocientos.....para la quinta de Milicias provinciales, quedó tambien libre del servicio de la Reserva, así en dicho año como en los siguientes por.....(1)

En fé de lo cual, expido la presente, con el Vº Bº del Sr. Alcalde y firma del señor Regidor Síndico citados en dicho pueblo de.....á.....de.....de mil ochocientos.....

(Sello del Ayuntamiento.)

(Firma del Secrétario.)

Vº Bº
El Alcalde.

(Firma del Regidor Síndico.)

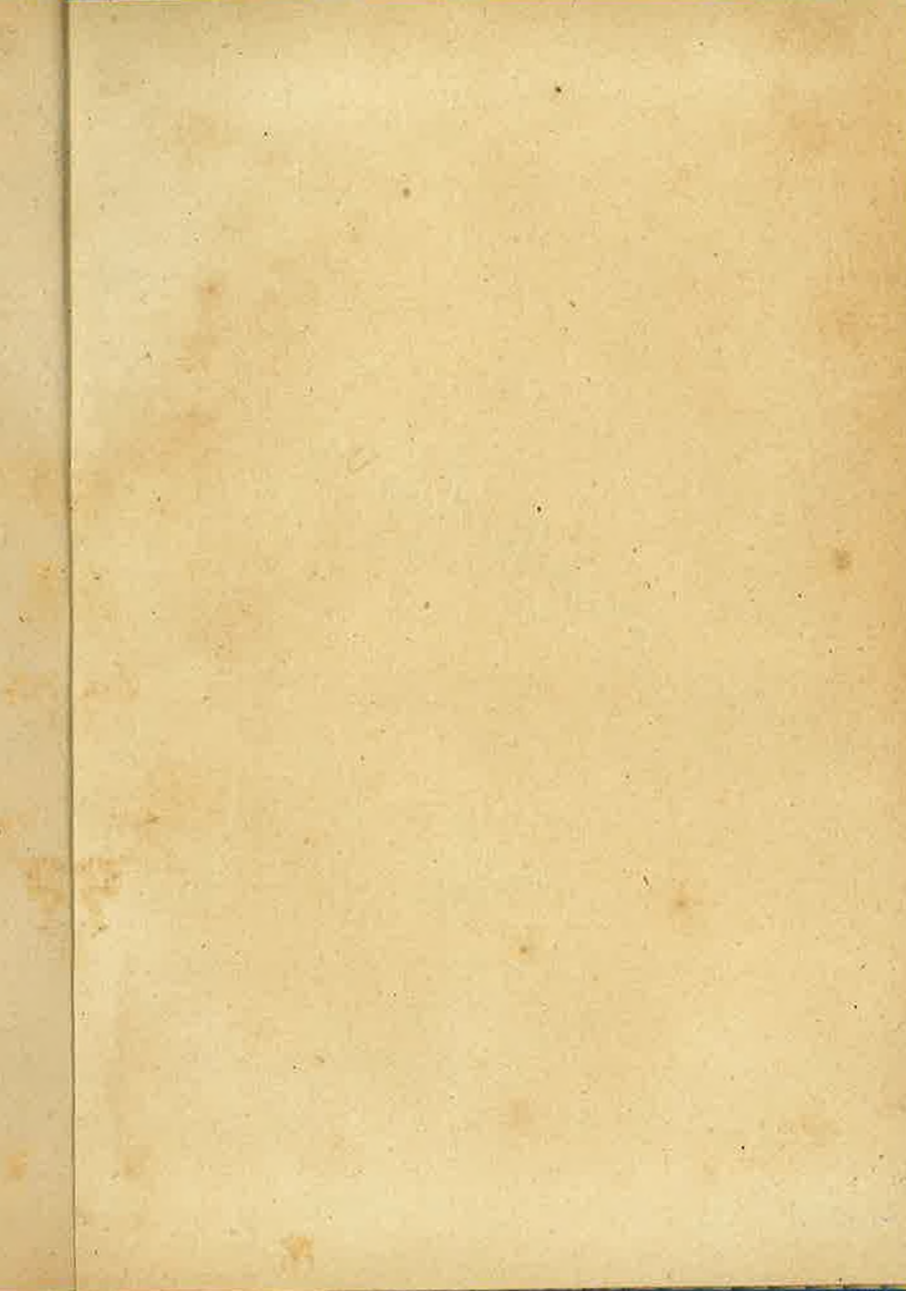
(Sello del Gobierno de la provincia.)

Queda visado en este Gobierno de Provincia con el númeroy al folio.....del Registro.

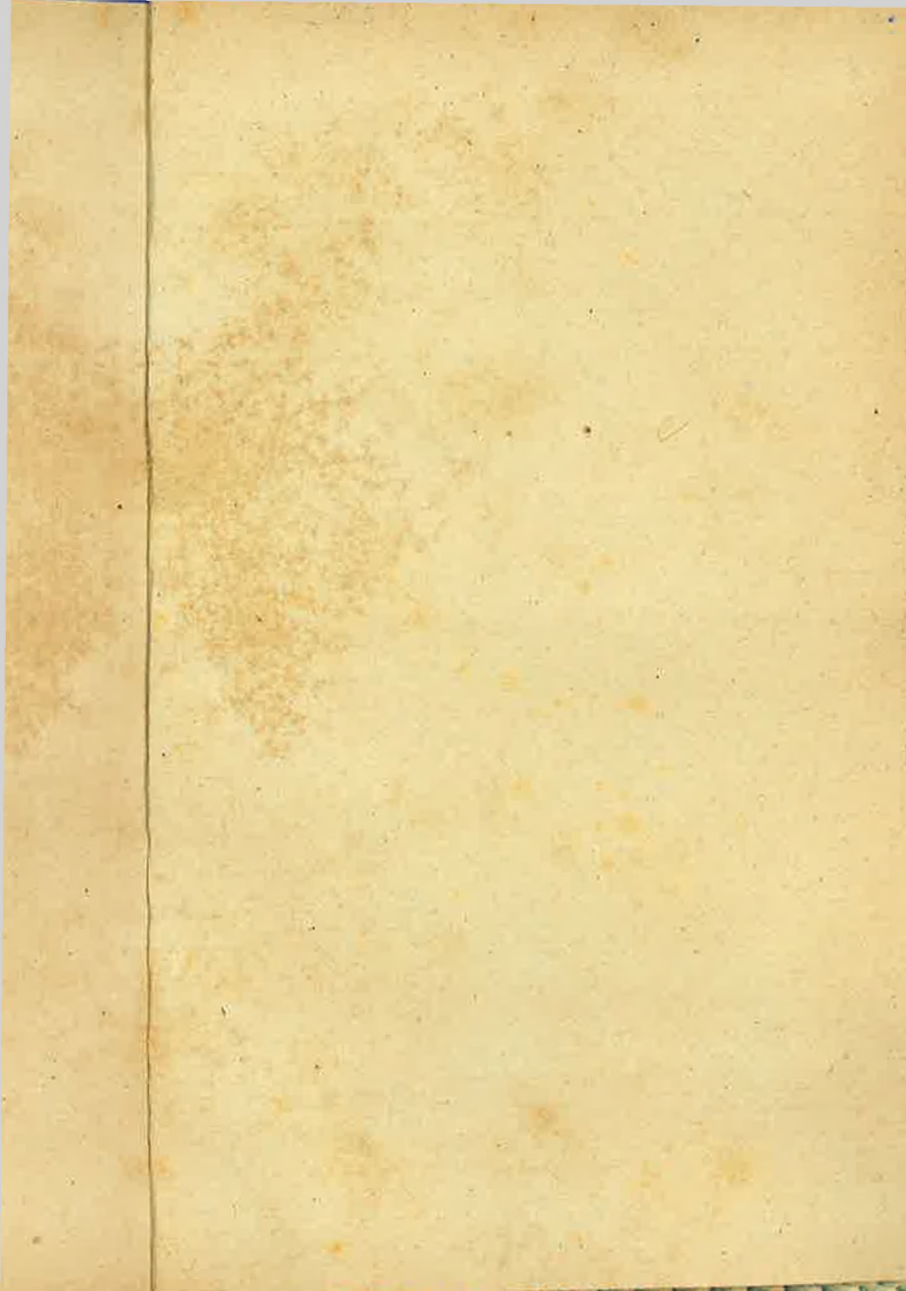
El Secretario,

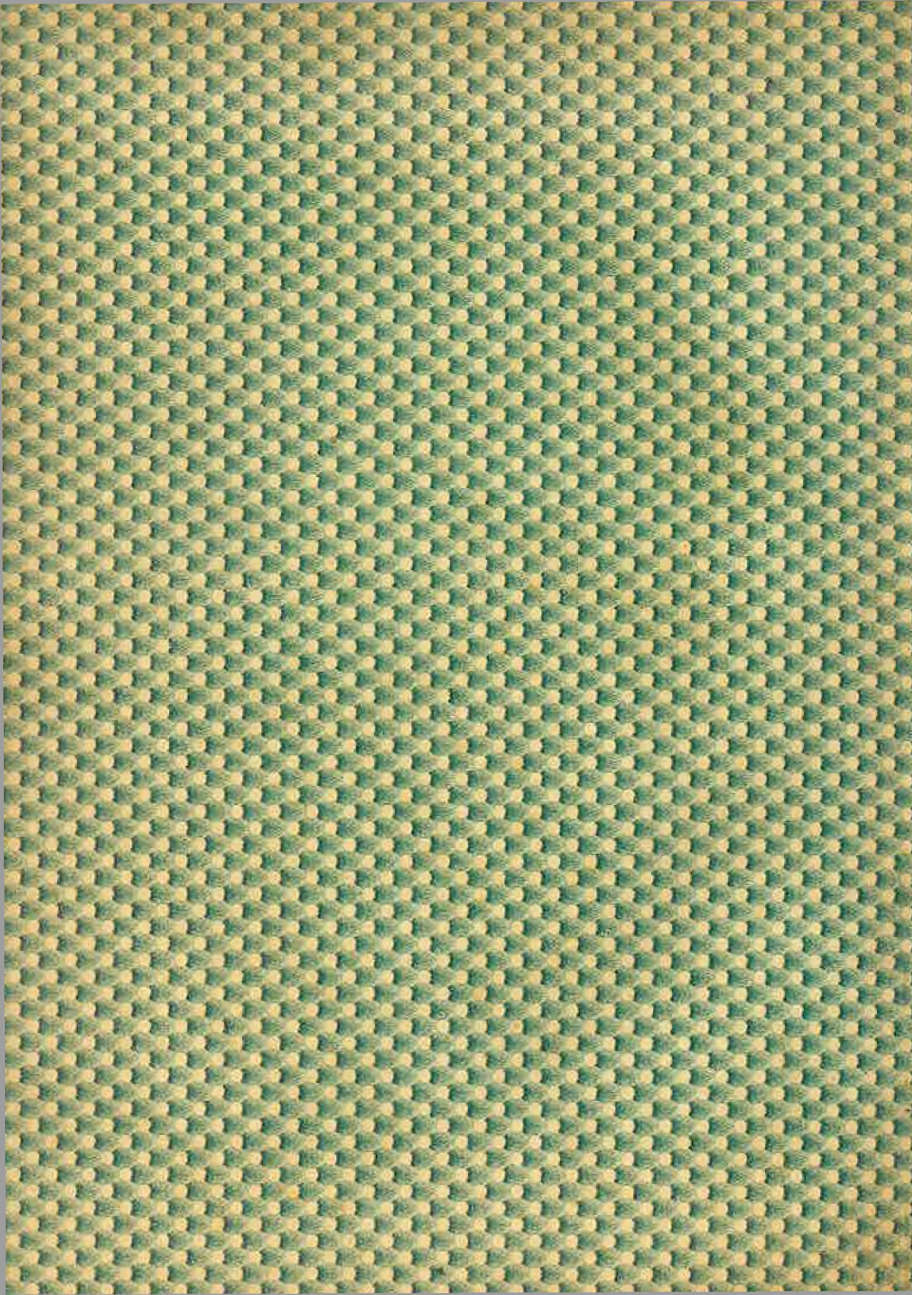
(1) También se expresará en este párrafo, como exige la nota anterior, el concepto por qué quedó libre del servicio de la Reserva, si entró en sorteo para las Milicias provinciales. En caso contrario, se expresará únicamente, que no le correspondió sortear para la Reserva, y la razón de ello.





Cia. Transatlantica





**Biblioteca
Museu Marítim**

Diputació de Barcelona

Reg. 16.493

Sig. COM

COM.3/4-4

